



Mag. Bettina Schützhofer
Mag. Karin Wiener
sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH
Schottenfeldgasse 28/8
1070 Wien
b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at

10.02.2011

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung II/ST4

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Betreff: 14. FSG Novelle - Stellungnahme

GZ. BMVIT-170.706/0013-II/ST4/2010

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,
sehr geehrte Damen und Herren!

Zur Novellierung des FSG möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

1.

Eine auf 15 Jahre erteilte Lenkberechtigung, durch deren Fristablauf die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen nicht verloren geht, sofern diese keinen sonstigen Fristen unterliegt, trägt keinen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen bei. So zeigen beispielsweise Analysen des Unfallgeschehens, dass im Vergleich zu Pkw-Lenkern mittleren Alters (32 bis 61-jährige) das Unfallrisiko im Alter zwischen 72 und 76 um das 1,5-fache ansteigt, im Alter zwischen 87 bis 91 Jahren sogar um das 11-fache (damit ist ein etwa gleich hohes Risiko wie bei den jungen Fahrern zwischen 17 und 21 erreicht, welche ein 12-fach erhöhtes Risiko haben, vgl. dazu Bartl & Hager¹, 2006). Um das hohe Unfallrisiko der jungen Fahrer zu senken, hat der Gesetzgeber in den letzten Jahren sehr viel getan (etwa Einführung des Probeführerscheins sowie der Mehrphasenführerscheinausbildung, welche beide nachweislich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen), Maßnahmen um das ebenfalls erhöhte Risiko der älteren Fahrer zu senken, fehlen derzeit – im Unterschied zu vielen anderen Staaten – noch. Und dies obwohl sowohl die inter- als auch intraindividuelle Varianz im Alter stark ansteigt² und Studien^{3,4,5} testdiagnostisch und mit standardisierten Fahrproben spezifische Herausforderungen im Alter zeigen.

¹ Bartl, G. & Hager, B. (2006). *Unfallursachenanalyse von PKW-Lenkern*. Verfügbar unter: <http://www.alles-fuehrerschein.at/dokumente/Bericht%20Unfallanalyse%202006%20-%202003%202009.pdf> [25.08.2010].

² Schlag (1993)

³ Burgard, E. & Kiss, M. (2008). Messung fahrrelevanter Kompetenzen im Alter – die Aussagekraft

Im Sinne der Verkehrssicherheit und der Gesundheitsprävention wird deshalb eine Änderung des § 17a vorgeschlagen.

Anstelle von:

§ 17a. (1) Die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A1, A2, A, B, BE und F darf nur für 15 Jahre erteilt werden. Sofern diese Lenkberechtigungen keinen sonstigen auf Abs. 2 oder § 8 Abs. 3 beruhenden Fristen unterliegen, geht durch den Ablauf dieser Frist die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen nicht verloren. Das Lenken von Kraftfahrzeugen nach Ablauf der Frist stellt keine Übertretung nach § 1 Abs. 3 dar.

§ 17a. (1) Die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A1, A2, B, BE und F darf nur für 15 Jahre erteilt werden. Für jede Verlängerung der Lenkberechtigungsklassen A1, A2, B und BE ist ein ärztliches Gutachten gemäß § 8 erforderlich. Ab dem 70. Lebensjahr darf die Lenkberechtigung für die Klassen AM, A1, A2, B, BE und F nur für 5 Jahre erteilt werden. Für jede Verlängerung der Lenkberechtigungsklassen AM, A1, A2, B, BE und F ist ein ärztliches Gutachten gemäß § 8 erforderlich.

Regelmäßige medizinische Kontrolluntersuchungen, welche bei Zweifeln an der gesundheitlichen Eignung zu weiterführenden verkehrspsychologischen und/oder fachärztlichen Untersuchungen führen, haben sich für Lenker der Fahrzeuggruppe 2 bereits gut bewährt und etabliert.

2.

In § 24 sieht die vorliegende Novelle vor, dass Lenker, welche erstmals suchtgiftbeeinträchtigt ein Fahrzeug lenkten, sich einem Verkehrscoaching zu unterziehen haben. Dieses wurde als Maßnahme für Lenker mit einer Alkoholisierung zwischen 0,8 und 1,19 Promille konzipiert und nicht für drogenbeeinträchtigte Lenker.

Wir schlagen somit vor:

§ 24 (3) ...

Die Behörde hat unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3a und sofern es sich nicht um einen Probeführerscheinbesitzer handelt, bei der erstmaligen Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 b StVO 1960 ein Verkehrscoaching zur Bewusstmachung der besonderen Gefahren des Lenkens von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss und dessen Folgen, bei Begehung einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1b StVO 1960 innerhalb von fünf Jahren ab der Begehung einer Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 bis 1b StVO jedoch eine Nachschulung anzuordnen. Bei einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand gem. § 99 Abs. 1b sind aber sowohl eine Nachschulung als auch eine amtsärztliche sowie verkehrspsychologische Untersuchung anzuordnen. ...

Dadurch kann gewährleistet werden, dass Drogenlenker einer zielgruppenspezifischen und gut evaluierten, wirksamen Maßnahme⁶ zugeführt werden und bei fehlender Bereitschaft zur

³ Burgard, E. & Kiss, M. (2008). Messung fahrrelevanter Kompetenzen im Alter – die Aussagekraft testpsychologischer Untersuchungen für das Autofahren. In: Schlag, B. (Hrsg.) (2008). *Leistungsfähigkeit und Mobilität im Alter*. Köln: TÜV Media GmbH.

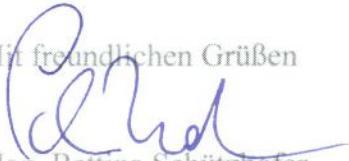
⁴ Burgard, E. (2005). *Fahrkompetenz im Alter. Die Aussagekraft diagnostischer Instrumente bei Senioren und neurologischen Patienten*. Diss. Digitale Hochschulschriften der Ludwig-Maximilians-Universität München. Verfügbar unter: [www.edoc.ub.uni-muenchen.de/4478/\(18.12.2007\)](http://www.edoc.ub.uni-muenchen.de/4478/(18.12.2007)).

⁵ Sommer, M., Herle, M., Häusler, J., Risser, R., Schützhofer, B., & Chaloupka, Ch. (2008). Cognitive and personality determinants of fitness to drive. *Transportation Research Part F*, 11, 362-375.

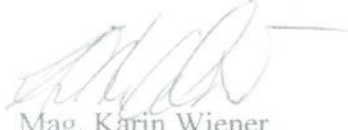
⁶ Hilger, N. & Rudinger, G. (2009). Evaluation des Nachschulungsmodells SPEED-02

Verkehrsanpassung und/oder mangelnder gesundheitlicher Eignung aufgrund von unreflektiertem Gewohnheitskonsum oder chronischem Missbrauch sowie Abhängigkeit von einer Wiedererteilung der Lenkberechtigung abgesehen wird.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Bettina Schützhofer
Verkehrspsychologin gemäß § 20 FSG-GV



Mag. Karin Wiener
Verkehrspsychologin gemäß § 20 FSG-GV